

Atto Camera

Interpellanza urgente 2-00221

presentato da

FRACCARO Riccardo

testo di

Martedì 24 settembre 2013, seduta n. 83

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere – premesso che:

il progetto BBT SE prevede uno sviluppo dei transiti commerciali su gomma al valico del Brennero in costante aumento. Come risulta dal Rapport annuel Alpifret del 2013, queste previsioni non corrispondono più all'andamento del traffico reale fin dal 2008;

il traffico merci sulla A22 non giustifica la costruzione di una nuova ferrovia veloce sia perché, vista la sua costante riduzione, si distanzia sempre più dalle previsioni più aggiornate dei promotori (in base ai dati del 2011, lo scarto era circa del 24 per cento e negli ultimi due anni il traffico merci è continuato a diminuire) sia perché la ferrovia storica ha ampie capacità di trasporto residuo;

la direttiva europea 2008/50/CE prevede che fra circa 16 mesi deve essere rispettato il limite di emissioni di NO₂ di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ medio annuo. Secondo il Programma per la riduzione dell'inquinamento da NO₂ della Provincia di Bolzano nelle valli alpine questo limite viene ampiamente superato e la fonte principale sono gli autocarri sull'autostrada A22 (solo in Alto Adige sono circa 41.000 le persone coinvolte; a Bolzano 25.000 persone circa a Bressanone (Bolzano) 6.000 circa, e lungo l'autostrada 9.200 circa, che corrispondono a circa l'8 per cento della popolazione. In questa zona si registrano valori intorno ai 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (70 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a Bressanone) e l'emissione dell'autostrada è di circa il 68 per cento. Il territorio coinvolto ha una lunghezza di 116 chilometri per una larghezza di circa 420 metri intorno all'autostrada per un totale di 94 chilometri quadrati). Dal Programma per la riduzione dell'inquinamento NO₂ si evince che «le simulazioni hanno indicato che per poter ottenere il raggiungimento del valore limite di NO₂ (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) entro il 2015 sono necessarie riduzioni delle emissioni autostradali dell'ordine del 40-50 per cento. Tale obiettivo non appare raggiungibile senza una riduzione dei volumi di traffico»;

nelle previsioni di BBT SE del 2008, quando nel 2030 la nuova linea sarà in funzione, il traffico merci su gomma sarà, secondo lo scenario di consenso (quindi con Galleria di Base del Brennero e tratte di accesso sud realizzate), di 31 milioni di tonnellate (superiore quindi a quello calcolato nel 2011 di 28,2 milioni di tonnellate) e il traffico sull'autostrada deve essere ridotto entro il 2015 del 40-50 per cento»;

nell'accordo tra la Repubblica d'Austria e la Repubblica italiana, per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero si prevede una suddivisione in parti uguali dei costi di realizzazione della galleria di base del Brennero, anche se la galleria in Austria copre più chilometri (32 chilometri) rispetto all'Italia (23 chilometri). La Corte dei conti austriaca nella Relazione al Parlamento sul bilancio statale 2010, ha imposto al proprio governo la scrittura a bilancio di 12 miliardi di euro, calcolando quindi il costo complessivo dell'opera in 24 miliardi. Il costo totale in Italia è invece stimato dalla delibera del CIPE 31 maggio 2013 in 9,7 miliardi senza oneri finanziari e senza considerare altre voci;

da notizie di stampa si è appreso che il presidente dell'Italferr, società che coordina i progetti di costruzione dell'Alta velocità, è agli arresti domiciliari nell'ambito di un'inchiesta condotta per corruzione, abuso d'ufficio e associazione a delinquere –:

se sia in programma un aggiornamento delle previsioni;

se si siano prese in considerazione misure alternative (riequilibrio delle tariffe tra A22 e A13 austriaca, provvedimenti vari di contenimento del traffico, utilizzo della linea storica con una gestione di 350 giorni all'anno come avviene in Austria e Svizzera) che permetterebbero già oggi il trasferimento modale del traffico merci;

se si sia individuato il ruolo della Galleria di Base del Brennero e delle tratte di accesso sud visto che non vi è nessuna garanzia dello spostamento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia e in che modo si pensa di imporre questo spostamento a galleria terminata considerato che nel trattato europeo vi è una norma costituzionale a protezione dei vettori (articolo 94, ex articolo 74 del TCE «Qualsiasi misura in materia di prezzi e condizioni di trasporto, adottata nell'ambito dei trattati, deve tener conto della situazione economica dei vettori»);

se siano in programma misure ulteriori volte alla riduzione delle emissioni di NO2 sulla A22 visto che la nuova linea non sarà in grado di diminuire il traffico dell'autostrada;

se si conoscano i reali costi ed oneri finanziari preventivati per l'Italia e quelli per l'Austria ed inoltre se si possa fornire la copia del bilancio costi-benefici Kosten-Nutzen-Berechnungen zum

BBT der BBT EWIV/GEIE von 2005/06 e dello studio degli impatti ambientali Public Health Studie des Sozialmediziners Dr. Peter Lercher zu den Umweltauswirkungen des BBT nella versione estesa;

quali provvedimenti il Governo intenda assumere per garantire, per quanto di competenza, che le nomine, in un settore così delicato e di rilevante interesse pubblico, avvengano nel rispetto dei principi di imparzialità e correttezza. Altrimenti, al danno di realizzare un'opera inutile e pericolosa, si aggiungerà la beffa di alimentare speculazioni e corruzione.